Deutscher Bundestag
13. Wahlperiode

Drucksache 13/10520

21. 04. 98

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Albert Schmidt (Hitzhofen), Gila Altmann (Aurich), Helmut Wilhelm (Amberg), Gerald Häfner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Neutrassierung der B 304 München – Freilassing

Die B 304 wird zwischen Vaterstetten und Wasserburg vorwiegend vom Landkreis- und Regionalverkehr genutzt, wobei dieser sich zwischen Ebersberg und Vaterstetten in Richtung Westen verdoppelt. Um 1980 wurde das Vorhaben einer Neutrassierung in den Bereichen der in diesem Abschnitt befindlichen Gemeinden Kirchseeon und Ortsteil Eglharting, Zorneding und Vaterstetten landesplanerisch negativ bewertet; nur Ebersberg bestand auf einer Ortsumgehung, obwohl es von all diesen Orten mit Abstand den geringsten B 304-Durchgangsverkehr aufweist.

Als die Pläne für eine Ebersberger Umgehung konkreter wurden, zogen einige der genannten Gemeinden nach, um nicht zum „Flaschenhals" bei der dann zu erwartenden Zunahme des Verkehrs zu werden. Dabei stehen die beiden Straßenorte Kirchseeon und Eglharting vor unlösbaren Aufgaben (Bannwald und hügeliges Gelände). In Zorneding ist mit dem Abschluß des Planfeststellungsverfahrens eventuell in diesem Jahr zu rechnen. Vaterstetten lehnt eine B 304-Umgehung ab, da keine Umfahrung möglich ist. In Ebersberg muß die Auslegung der Planfeststellungsunterlagen neu angesetzt werden, da dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP-G) nicht Rechnung getragen worden war.

Seit dem positiven Abschluß des Raumordnungsverfahrens für die „Ebersberger Südumgehung/B 304 neu" im Jahre 1984 ist die Sinnhaftigkeit dieses Vorhabens sowohl durch neue Verkehrsentwicklungen als auch durch Untersuchungsergebnisse (vgl. u. a. Daten aus dem Verkehrsgutachten der TU München, 1986/87, Fortschreibung 1992) zusehends in Frage gestellt. In der Bevölkerung ist es mehr denn je heftig umstritten. Selbst vehemente Befürworter dieser Umgehung plädieren mittlerweile für eine weitere Umgehungsstraße in Nord-Süd-Richtung, weil das jetzt geplante Projekt „B 304 neu" eine zu geringe Entlastungswirkung bringt. Eine Doppellösung ist aber aus verschiedenen Gründen (Bannwald, schwieriges, steiles Gelände und Fehlen jeglicher Planung) nicht realisierbar:

– Durch Ebersberg verläuft, außer der Ost-West-Achse der B 304, eine Nord-Süd-Verkehrsachse (Staatsstraße 2080), die seit dem Weiterbau der A 94, der Eröffnung des neuen Flughafens München II und der Industrieansiedlung im Norden, in der Stadt

weitaus mehr Verkehrsbelastung schafft als die B 304. Zudem zwängen sich die Fahrzeuge auf der Nord-Süd-Achse in einer für alle Beteiligten unzumutbaren Weise durch den engen, verwinkelten Stadtkern. Die Stadt weist einen hohen Anteil an Ziel-, Quell- und Binnenverkehr auf, der mehr als die Hälfte des Gesamtverkehrs ausmacht. Der Nord-Süd-Verkehr hat mittlerweile einen deutlich höheren Anteil am Durchgangsverkehr in der Stadt als der Ost-West-Verkehr, Tendenz steigend. Somit betrüge die Entlastungswirkung der geplanten Umgehungsstraße lediglich 11,7 % des Gesamtverkehrs mit fallender Tendenz.

- Die raumgeordnete Trasse der Ebersberger Südumgehung würde fast zur Hälfte durch das Niedermoorgebiet „Laufinger Moos" und die „Grafinger Mooswiesen" in der Abflußrinne des Mangfall-Inn-Gletschers verlaufen. Der hohe ökologische Wert dieses Moores ist in mehreren Gutachten nachgewiesen (u. a. ca. drei Dutzend Tier- und Pflanzenarten der Roten Liste Bayern!). Den Einbezug einer Alternativtrasse – „Variante B", später auch „ILM-Trasse" genannt, – in das Untersuchungsverfahren lehnte die Ebersberger Stadtratsmehrheit wiederholt ab, obwohl diese Variante wesentlich mehr Verkehr abziehen würde und ökologisch weitaus weniger bedenklich wäre. Somit würde bei Realisierung des Planvorhabens in seiner derzeitigen Fassung für die niedrigstmögliche Verkehrsentlastung der Stadt die größtmögliche ökologische Zerstörung in Kauf genommen.

- Im Zusammenhang mit der Kostenfrage fällt auf, daß seit Abschluß des Raumordnungsverfahrens die Angaben zu den Baukosten seitens der Behörden im Fall Kirchseeon immer wieder nach oben, für Ebersberg aber nach unten „korrigiert" werden. War man dort Mitte der 80er Jahre noch von ca. 30 Mio. DM ausgegangen, so sollen mittlerweile, nach 13 Jahren, in denen sich die Preise z. T. vervielfacht haben, angeblich nur noch 28 Mio. DM nötig sein, obwohl sechs bis sieben Architekten-Bauwerke (u. a. Brücken, Unterführungen, Grundwasserwannen mit Dauerpumpbetrieb, 5 m hohe Dämme und 6 m hohe Lärmschutzwände) und eine lange Bauzeit (halbjähriger Vorlauf, um Festmaterial in den Moorboden einzubringen!) keine dieser Kostenschätzungen als annähernd realistisch erscheinen lassen.

  Selbst wenn die genannten Kosten zugrunde gelegt würden, ergäbe sich damit für den Streckenabschnitt Zorneding – Ebersberg – Steinhöring (Umgehung ebenfalls im Bundesverkehrswegeplan vorgesehen) ein Neubau der B 304 auf einer Gesamtlänge von 16,4 km mit einem Kostenaufwand von ca. 88 Mio. DM.

- Aufgrund der chronischen Überlastung der Wasserburger Landstraße in München, die den auf der B 304 von Osten kommenden Verkehr aufnehmen muß, käme dieser Aus- bzw. Neubau der Bundesstraße einer Einleitung in eine Sackgasse gleich. Der Verkehr mit Ziel München würde folglich vermehrt ab der Ausfahrt Haar über die A 99 bis zur A 94 ausweichen, um über Riem nach München zu gelangen.

Deshalb verfolgen seit langem Bürgerinnen und Bürger und verschiedene Organisationen und Initiativen die Idee einer großräumigen Lösung, die weitaus kostengünstiger und ökologisch behutsamer die Probleme für alle genannten und weitere betroffene Orte zwischen Ebersberg und Wasserburg bewältigen helfen kann. Ziel ist dabei die Ableitung des B 304-Verkehrs durch wenig besiedeltes Gebiet über eine der vorhandenen, z. T. gut ausgebauten Straßen zwischen Wasserburg und Steinhöring zur ausgebauten bzw. auszubauenden B 12 bzw. A 94 auf der Trasse Haag.

Mit diesem Projekt können verschiedene problematische Verkehrsströme auf die künftige A 94 kanalisiert werden, die als einzige einer Mehrbelastung gewachsen ist. Ebersberg erführe dadurch sowohl Entlastung vom Ost-West- als auch vom Nord-Ost-Verkehr. Entlastung – insbesondere auch vom Schwerlastverkehr – würde außerdem für alle weiteren Orte entlang der B 304 zwischen Forstern und Vaterstetten die Folge sein. Sämtliche kritische Bauvorhaben erübrigten sich deshalb ebenso wie der beabsichtigte weitere Ausbau der Staatsstraße 2080 zwischen Ebersberg und Forstinning. Darüber hinaus erledigte sich das Problem der ansonsten dringend notwendigen Ortsumgehung für Hohenlinden/B 12 gleichsam von selbst.

Allein aus Kostengründen, aber auch aus ökologischen Erwägungen sollte dieser großräumigen Lösung der Vorzug gegeben werden.

Voraussetzungen dafür wären:

– Weiterbau der A 94 auf der Trasse Haag: Also kein Planfeststellungsbeschluß im derzeit laufenden Verfahren Abschnitt Forstinning – Pastetten auf dem Trassenkorridor Isen/Dorfen. Laut Umweltverträglichkeitsstudie für die A 94 schneidet die Trasse Haag ohnehin bei sieben von zehn untersuchten Kriterien besser ab als die Isentaltrasse. Zudem wird diese Trasse den Intentionen des Fernstraßenbaus, vorhandene Verkehrsströme zu bündeln, weitaus besser gerecht. Aus Kostengründen könnte auch der Ausbau zur vierspurigen Bundesstraße erwogen werden.

– Absicherung der erstrebten Entlastungswirkung durch entsprechende Ausfahrten der B 12/A 94 im Abschnitt Hohenlinden–Haag.

– Für die Orte an der bisherigen B 304 sollte ein Nachtfahrverbot für überregionalen Schwerlastverkehr und ein allgemeines Fahrverbot für Gefahrguttransporte erlassen werden.

Vor diesem Hintergrund fragen wir die Bundesregierung:

1. Inwieweit liegen der Bundesregierung gesicherte Kostenvoranschläge für die geplanten Bauvorhaben an der B 304 neu vor?

2. Wann wurden diese erstellt?

3. Inwieweit sind in den vorliegenden Kostenberechnungen die genannten bautechnischen Besonderheiten der Ebersberger Südumgehung berücksichtigt?

4. Wie hoch sind nach dem aktuellen Kenntnisstand die Kosten für den Neubau der B 304 zwischen Zorneding und Steinhöring?
5. Warum wurden der betroffenen Bevölkerung bisher keine genaueren Informationen über die zu erwartenden Kosten zugänglich gemacht?
6. Wann rechnet die Bundesregierung mit dem Beginn der Baumaßnahmen?
7. Welche Entlastungswirkung durch die Ebersberger Südumgehung wurde für die verschiedenen, in Ebersberg auftretenden Verkehrsströme in der Prüfung des Planungsentwurfs für dieses Vorhaben zugrunde gelegt (bitte alle Richtungen benennen, also auch den Verkehr von Norden nach Süden und umgekehrt bzw. für den Verkehr von Norden nach Osten)?
8. Warum wurde seitens der Bundesregierung nie eine Alternativlösung zum bestehenden Vorhaben zur Planungsreife gebracht?
9. Wie steht die Bundesregierung zu der Auffassung, daß – trotz aufwendiger und langwieriger Entscheidungsprozesse – solche Beschlußlagen zustande kommen, aufgrund derer zahlreiche Bürgerinnen und Bürger den Eindruck gewinnen, daß elementare Lebensbedürfnisse der Menschen und wertvollste Landschaft zweifelhaften Perspektiven geopfert werden?
10. Ist die Bundesregierung bereit, das mittlerweile als überholt zu betrachtende Vorhaben „Neubau der B 304" zu überdenken und im Interesse sowohl der Steuerzahlerinnen und Steuerzahler als auch der verkehrsgeplagten Bürgerinnen und Bürger in Ebersberg die aufgezeigte großräumige Variante ernsthaft und unvoreingenommen zu prüfen?
11. Sieht sich die Bundesregierung in der Lage, eine qualifizierte Kostenschätzung dafür zu erstellen, um abgesicherte Kriterien für einen Vergleich zwischen dem bisher geplanten Vorhaben und der vorgeschlagenen Alternativlösung zu erhalten?
12. Ist die Bundesregierung bereit, im Falle eines günstigeren Abschneidens der großräumigen Alternative die im Bundesverkehrswegeplan für den Ausbau der B 304 bereitgestellten Finanzmittel entsprechend zu investieren?
13. Ist die Bundesregierung bereit, ggf. die nötigen Konsequenzen hinsichtlich der Trassenwahl für die B 12/A 94 zu ziehen?

Bonn, 9. April 1998

Albert Schmidt (Hitzhofen)
Gila Altmann (Aurich)
Helmut Wilhelm (Amberg)
Gerald Häfner
Joseph Fischer (Frankfurt), Kerstin Müller (Köln) und Fraktion

Druck: Thenée Druck, 53113 Bonn, Telefon 91781-0
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333